Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/1954

07. 09. 84

Sachgebiet 9

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 10/1857 —

Transitverkehr zwischen dem Bundesgebiet und West-Berlin

Der Bundesminister für Verkehr – A 23/20.00.70/80 BM 84 – hat mit Schreiben vom 7. September 1984 im Namen der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Wie hoch ist das jährliche Reisendenaufkommen im Transitverkehr zwischen dem Bundesgebiet und West-Berlin?

Im Personenverkehr zwischen Berlin (West) und dem Bundesgebiet wurden im Jahre 1983 insgesamt rd. 21,4 Mio. Reisende gezählt.

2. Wie viele der Reisenden gemäß Antwort zu Frage 1 entfallen dabei auf
   a) den Flugverkehr,
   b) den PKW-Verkehr,
   c) den Omnibusverkehr,
   d) den Eisenbahnverkehr?

Von der Gesamtzahl der Reisenden entfielen auf

a) den Flugverkehr	14,9 %,
b) den PKW-Verkehr (einschließlich Krafträder)	61,0 %,
c) den Omnibusverkehr	12,2,%
d) den Eisenbahnverkehr	11,9 %.

3. Wie verteilt sich das Flugreisendenaufkommen gemäß Antwort zu Frage 2 a) auf die einzelnen Flugstrecken bzw. Flughäfen?

Das Verkehrsaufkommen verteilt sich auf die einzelnen Verkehrsflughäfen wie folgt:

Hamburg	13,4 %
Hannover	9,6 %
Bremen	2,6 %
Düsseldorf	13,2 %
Köln/Bonn	9,0 %
Frankfurt am Main	25,9 %
Stuttgart	9,0 %
Nürnberg	3,7 %
München	12,4 %
sonstige Flughäfen im Bundesgebiet	1,2 %.

4. Wie verteilt sich das Reisendenaufkommen

   a) des Individualverkehrs gemäß Antwort zu Frage 2 b),
   b) des Omnibusverkehrs gemäß Antwort zu Frage 2 c),
   c) des Eisenbahnverkehrs gemäß Antwort zu Frage 2 d)

   auf die einzelnen Übergänge bzw. Transitwege?

Das Verkehrsaufkommen verteilt sich auf die einzelnen Übergänge wie folgt:

	PKW-Verkehr (einschließlich Krafträder)	Omnibusverkehr
Gudow	20,8 %	20,7 %
Helmstedt	53,1 %	52,3 %
Herleshausen	2,1 %	1,2 %
Rudolphstein	24,0 %	25,8 %

	Eisenbahnverkehr
Büchen	16,9 %
Helmstedt	50,4 %
Bebra	16,0 %
Ludwigsstadt	12,2 %
Hof	4,5 %

5. Wie hoch ist das jährliche Güterverkehrsaufkommen

   a) des Eisenbahnverkehrs,
   b) des Straßengüterfernverkehrs,
   c) der Binnenschiffahrt

   im Transitverkehr zwischen dem Bundesgebiet und West-Berlin?

Das Güterverkehrsaufkommen zwischen Berlin (West) und dem Bundesgebiet betrug im Jahre 1983

a) im Eisenbahnverkehr	2,1 Mio. t,
b) im Straßenverkehr	10,0 Mio. t,
c) im Binnenschiffsverkehr	3,0 Mio. t.

6. Wie verteilt sich das Güterverkehrsaufkommen

   a) des Eisenbahnverkehrs gemäß Antwort zu Frage 5 a),
   b) des Straßengüterfernverkehrs gemäß Antwort zu Frage 5 b),
   c) der Binnenschiffahrt gemäß Antwort zu Frage 5 c)

   auf die einzelnen Übergänge bzw. Transitwege?

Das Güterverkehrsaufkommen verteilt sich auf die einzelnen Übergänge wie folgt:

a) Eisenbahnverkehr

Büchen	11,4 %
Helmstedt	71,2 %
Vorsfelde	10,3 %
Bebra	1,3 %
Ludwigsstadt	0,0 %
Hof	5,8 %

b) Straßenverkehr

Gudow	19,5 %
Helmstedt	56,9 %
Herleshausen	2,8 %
Rudolphstein	20,8 %

c) Binnenschiffsverkehr

Rühen (Mittellandkanal)	65,0 %
Schnackenburg (Elbe)	35,0 %.

7. Wie hoch sind die jährlichen Erlöse der Deutschen Bundesbahn, die im Vor- bzw. Nachlauf im Transitverkehr zwischen dem Bundesgebiet und West-Berlin auf Strecken der Deutschen Bundesbahn

   a) im Personenverkehr,
   b) im Güterverkehr

   erzielt werden?

Die Einnahmen der Deutschen Bundesbahn im Eisenbahnverkehr von und nach Berlin (West) betrugen im Jahre 1983

a) im Schienenpersonenverkehr	40,5 Mio. DM,
b) im Güterverkehr	53,0 Mio. DM.

8. Wie hoch ist die Gesamtsumme der bisher an die DDR gezahlten Transitpauschalen seit Inkrafttreten des Abkommens über den Transitverkehr mit Berlin (West) vom 17. Dezember 1971?

Die Gesamtsumme der bisher an die DDR geleisteten Zahlungen gemäß Artikel 18 des Transitabkommens vom 17. Dezember 1971

sowie gemäß den Protokollen vom 19. Dezember 1975 und vom 16. November 1978 beträgt 5 164,6 Mio. DM.

9. Wie hoch sind die jährlichen Leistungen des Bundes zur Subventionierung der Flugpreise im Luftreiseverkehr zwischen West-Berlin und dem Bundesgebiet?

In den Jahren 1974 bis 1983 hat der Bund zur Förderung des Luftreiseverkehrs zwischen Berliner und westdeutschen Flughäfen folgende Flugpreissubventionen gewährt:

1974:	47,2 Mio. DM
1975:	42,8 Mio. DM
1976:	40,8 Mio. DM
1977:	40,6 Mio. DM
1978:	40,3 Mio. DM
1979:	84,5 Mio. DM
1980:	99,5 Mio. DM
1981:	97,3 Mio. DM
1982:	91,1 Mio. DM
1983:	92,3 Mio. DM

10. Wie hoch ist die Gesamtsumme aller bisher an die DDR gezahlten Kostenbeteiligungen des Bundes für Investitionen zur Verbesserung des Straßenverkehrs von und nach Berlin (West)?

11. Welche Straßenbaumaßnahmen wurden mit den Mitteln gemäß Antwort zu Frage 10 bisher durchgeführt?

12. Wie hoch ist die Summe der an die DDR gezahlten Kostenbeteiligungen des Bundes für den Aus- bzw. Neubau

    a) der Autobahn Hamburg–Berlin,
    b) der Autobahn Helmstedt–Berlin?

13. Wie hoch ist die Gesamtsumme aller bisher an die DDR gezahlten Kostenbeteiligungen des Bundes für Investitionen zur Verbesserung des Schiffsverkehrs auf den Transitwasserstraßen von und nach Berlin (West)?

14. Welche Maßnahmen wurden mit den Mitteln gemäß Antwort zu Frage 13 bisher durchgeführt?

15. Wie hoch ist die Gesamtsumme aller bisher an die DDR gezahlten Kostenbeteiligungen des Bundes für Maßnahmen zur Verbesserung des Eisenbahnverkehrs von und nach Berlin (West)?

16. Welche Maßnahmen wurden mit den Mitteln gemäß Antwort zu Frage 15 bisher durchgeführt?

Zur Verbesserung des Verkehrs von und nach Berlin (West) wurden auf der Grundlage von Vereinbarungen mit der DDR folgende Baumaßnahmen durchgeführt:

Baumaßnahme	Vereinbarung vom	Kostenbeteiligung des Bundes
Straßen		
1. Grunderneuerung der Autobahn Berlin-Marienborn und teilweiser Ausbau auf 6 Spuren	19. 12. 1975 und 23. 12. 1977	262,2 Mio. DM
2. Herstellung einer Autobahnverbindung zwischen Berlin und dem Bundesgebiet bei Gudow/Zarrentin	16. 11. 1978	1 200,0 Mio. DM
3. Autobahnneu- bzw. Ausbau bei Wartha und Eisenach einschließlich Bau einer Großbrücke über die Werra	30. 04. 1980	268,0 Mio. DM
Summe Straßen		1 730,2 Mio. DM
Binnenwasserstraßen		
4. Baumaßnahmen zur Öffnung des Teltow-Kanals von Westen her	16. 11. 1978	70,0 Mio. DM
5. Beseitigung großer Schäden an Mittellandkanal, Schiffshebewerk Rothensee und Elbe-Havel-Kanal	16. 11. 1978	120,0 Mio. DM
6. Ausbau des Mittellandkanals	30. 04. 1980	150,0 Mio. DM
Summe Binnenwasserstraßen		340,0 Mio. DM
Eisenbahn		
7. Öffnung des Übergangs Staaken; Wiedereröffnung der Fernbahnhöfe Wannsee, Charlottenburg, Spandau	19. 12. 1975	44,6 Mio. DM
8. Ausbau Streckenabschnitte Wannsee – Griebnitzsee, Potsdam – Werder, Ausbau Wasch- und Reinigungsanlage Rummelsburg	30. 04. 1980	89,0 Mio. DM
Summe Eisenbahn		133,6 Mio. DM

Die Baumaßnahmen sind bis auf die Maßnahme lfd. Nr. 3 abgeschlossen. Deren Fertigstellung ist für Ende 1984 vorgesehen, die Schlußrate beträgt 60,3 Mio. DM.

17. Welche Summen sind als Kostenbeteiligungen des Bundes für Maßnahmen und Investitionen zur Verbesserung des

    a) Straßenverkehrs,
    b) Schiffsverkehrs,
    c) Eisenbahnverkehrs

    von und nach Berlin (West)

    a) im Bundeshaushaltsplan für das Haushaltsjahr 1984 enthalten,
    b) im Entwurf des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 1985 vorgesehen,
    c) in der mittelfristigen Finanzplanung bis 1988 vorgesehen?

Im Bundeshaushalt 1984 sind folgende Beträge für Zahlungen an die DDR veranschlagt:

Kostenbeteiligung am Ausbau des Mittellandkanals (lfd. Nr. 6) – Schlußrate – 37, 5 Mio. DM

Kostenbeteiligung am Autobahnneu- bzw. -ausbau bei Wartha und Eisenach (lfd. Nr. 3) – Schlußrate – 60,3 Mio. DM

Im Entwurf des Bundeshaushaltsplanes 1985 sowie in der mehrjährigen Finanzplanung bis 1988 sind für Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrs von und nach Berlin (West) keine Mittel vorgesehen.

18. Hält die Bundesregierung

    a) den Qualitätsstandard der Reisezugwagen,
    b) den Reisekomfort,
    c) die Reisegeschwindigkeit

    im Eisenbahntransitverkehr zwischen dem Bundesgebiet und West-Berlin für ausreichend, und wenn ja, wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung, wenn nein, welche Aktivitäten wird die Bundesregierung unternehmen, um eine Verbesserung im Schienenverkehr von und nach Berlin sicherzustellen?

19. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Einbeziehung in das Intercity-Netz der Deutschen Bundesbahn für West-Berlin auf Grund der besonderen Lage besonders dringlich ist, und wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung, wenn ja, welche Aktivitäten wird die Bundesregierung unternehmen, um diese Einbeziehung sicherzustellen?

20. Liegen der Bundesregierung gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Untersuchungen über den Ausbau und die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken

    a) Hamburg–Büchen–Berlin,
    b) Helmstedt–Berlin,
    c) Bebra–Berlin,
    d) Ludwigsstadt–Berlin,
    e) Hof–Berlin

    vor, und wenn ja, mit welchen Ergebnissen, wenn nein, warum nicht?

21. Welchen Stellenwert hat der Schienenverkehr von und nach West-Berlin in der Politik der Bundesregierung, insbesondere im Hinblick auf die Berlinförderung?

22. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß der Schienenverkehr in der Vergangenheit bei den Maßnahmen und Investitionen zur Verbesserung des Transitverkehrs von und nach West-Berlin benachteiligt worden ist, und wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung, wenn ja, welche Aktivitäten wird die Bundesregierung unternehmen, um diese Benachteiligung zu beenden?

23. Ist die Bundesregierung bereit, unverzüglich Verhandlungen mit der DDR aufzunehmen, mit dem Ziel, als erste Maßnahme zur Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen dem Bundesgebiet und West-Berlin

    a) die durchgehende Modernisierung und Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Hannover–Berlin,

    b) die Aufnahme des Intercity-Betriebs auf der Eisenbahnstrecke Hannover–Berlin

    sicherzustellen, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung und die Deutsche Bundesbahn sind ständig bemüht, den Schienenverkehr von und nach Berlin (West) zu verbessern und stehen darüber mit der anderen Seite im Gespräch.

Ziel dieser Bemühungen ist es, die Qualität des Personenverkehrs auf ein dem Intercity-Verkehr entsprechendes Niveau anzuheben. Zu diesem Zwecke werden derzeit verschiedene Möglichkeiten untersucht, wie dieses Ziel – ggf. schrittweise – wirtschaftlich vertretbar erreicht werden kann.

In der Vergangenheit konnte bereits eine Reihe von Verbesserungen sowohl im betrieblichen als auch im tariflichen Bereich erreicht werden. Insbesondere hat die Deutsche Bundesbahn zur Verbesserung der Qualität ihres Wagenparks 200 im Berlin-Verkehr eingesetzte Reisezugwagen mit einem Kostenaufwand von 35 Mio. DM modernisiert. Der Reisekomfort der Transitreisezüge ist nach Fertigstellung der Wasch- und Reinigungsanlage Rummelsburg verbessert worden. Ferner wird seit Beginn des Jahres 1983 auch in Berlin (West) der Haus-Gepäckservice angeboten, eine Verbesserung insbesondere für ältere Reisende.

Da der Eisenbahnverkehr nach und in Berlin von der Deutschen Reichsbahn durchgeführt wird, sind den Einwirkungsmöglichkeiten der Bundesregierung bzw. der Deutschen Bundesbahn Grenzen gesetzt.

So liegen der Bundesregierung auch keine gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Untersuchungen über Ausbau und Elektrifizierung der in der DDR gelegenen Eisenbahnstrecken von und nach Berlin (West) vor. Eine Beteiligung des Bundes an Aufwendungen für eine Modernisierung und Elektrifizierung des von der Deutschen Reichsbahn betriebenen Teils der Eisenbahnstrecke Hannover–Berlin ist nicht beabsichtigt.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333